



**CENSIS**



## **IV RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE**

*Cluster marittimo e sviluppo in Italia  
e nelle regioni*

*Sintesi*

**Roma, 25 ottobre 2011**

Il presente studio è stato realizzato per conto della Federazione del Mare dal Censis – Centro studi investimenti sociali. Il gruppo di lavoro è stato coordinato da Francesco Estrafallaces, per il Censis, e da Carlo Lombardi, per la Federazione del Mare e risulta composto da Maurizio Mastrolembo Ventura, Monica Altieri, Vera Rizzotto, Gabriella Addonisio Mattia Morandi, Fabrizio Germani.

I capitoli sono stati redatti da:

1. Le coordinate del sistema marittimo nazionale – Francesco Estrafallaces
2. Struttura e competitività del *cluster* marittimo – Francesco Estrafallaces
3. Dinamiche settoriali – Maurizio Mastrolembo Ventura
4. I territori del mare – Maurizio Mastrolembo Ventura

Si ringraziano per la collaborazione: Paolo Ferrandino (Assoporti), Livio Marchesini (Assonave), Marina Stella (Ucina), Gennaro Fiore (Confitarma); nonché, per i contributi e i suggerimenti: Emanuele D'Agostino (Assologistica, Contship Italia), Monica Polidori (Assonave, Fincantieri), Paolo Berardi (Assorimorchiatori), Romano Grandi (Collegio Capitani), Noli Mazza (Confitarma), Vincenzo Ruocco (Fedepiloti), Agatino Cariola (Inail/exIpsema), Antonino Liguori (Registro Italiano Navale), Stefano Pagani Isnardi (Ucina).

Edizione a cura di Francesco Estrafallaces e Carlo Lombardi.

## **FEDERAZIONE DEL MARE**

*Federazione del sistema marittimo italiano*

*Presidente* : Paolo d'Amico, presidente CONFITARMA

*Presidente d'onore*: Corrado Antonini, presidente ASSONAVE

*Vicepresidenti*: Umberto Masucci, *past-president* FEDERAGENTI  
Francesco Nerli, presidente ASSOPORTI

*Consiglieri*: Giorgio Berlingieri, presidente AIDIM; Roberto Rubboli, presidente ANCIP; Angelo Ansaldo e Nazareno Cerni, delegati ANIA; Nereo Marcucci, presidente ASSOLOGISTICA; Stefano Silvestroni, vice-presidente ASSONAVE; Mario Mattioli, presidente ASSORIMORCHIATORI; Sandro Scarone, presidente CETENA; Romano Grandi, Delegato COLLEGIO CAPITANI; Emanuele Grimaldi, vicepresidente CONFITARMA; Giuseppe Balzano, amministratore delegato CONSAR; Filippo Gallo, presidente FEDERAGENTI; Pietro Russo, presidente FEDEPILOTI; Emanuele Sciacovelli e Nicolò Lisma, vice-presidente e consigliere FEDERPESCA; Raimondo Soria, vicepresidente FEDESPEDI; Marco Fabio Sartori, presidente INAIL; Gaspare Ciliberti e Claudio Campana, presidente e vice-presidente Registro Italiano Navale; Ugo Salerno, amministratore delegato RINA SPA; Anton Francesco Albertoni, presidente UCINA.

*Segretario generale*: Carlo Lombardi

*Vicesegretari generali*: Paolo Ferrandino, Livio Marchesini, Marina Stella

*Coordinatore della Consulta del mare*: Giuseppe Perasso

*Organizzazioni federate*:

AIDIM, Associazione italiana di diritto marittimo; ANCIP, Associazione nazionale compagnie imprese portuali; ANIA, Associazione nazionale tra le imprese di assicurazione; ASSOLOGISTICA, Associazione italiana delle imprese di logistica, magazzini generali/frigoriferi, terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali; ASSONAVE, Associazione nazionale dell'industria navalmeccanica; ASSOPORTI, Associazione porti italiani; ASSORIMORCHIATORI, Associazione italiana armatori di rimorchiatori; CETENA, Centro per gli studi di tecnica navale; COLLEGIO CAPITANI, Collegio nazionale capitani di lungo corso e di macchina; CONFITARMA, Confederazione italiana armatori; CONSAR, Consorzio armatori per la ricerca; FEDEPILOTI, Federazione italiana piloti dei porti; FEDERAGENTI, Federazione nazionale agenti raccomandatori marittimi, agenti aerei e mediatori marittimi; FEDERPESCA, Federazione nazionale delle imprese di pesca; FEDESPEDI, Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali; INAIL, Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro; Registro italiano navale e RINA SpA; UCINA, Unione nazionale cantieri industrie nautiche e affini.

*Sede e recapiti*

Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma - Tel. +3906.674.81.402 - Fax +3906.697.83.728

*email*: [segretariato@federazione-delmare.it](mailto:segretariato@federazione-delmare.it) - *internet*: [www.federazione-delmare.it](http://www.federazione-delmare.it)

## Indice

1.	Visione d'insieme del cluster marittimo nazionale	1
1.1.	Riposizionamento dinamico	1
1.2.	Punti cardine per una <i>policy</i> settoriale e di sistema	4
2.	Struttura e competitività del sistema marittimo italiano	6
2.1.	Il valore generato dal cluster marittimo italiano	6
2.2.	Le attività marittime industriali manifatturiere e terziarie: posizionamento e prospettive	10
2.2.1.	Lo scenario produttivo ed occupazionale	10
2.2.2.	I moltiplicatori del reddito e dell'occupazione	13
2.3.	Soggetti e organi istituzionali del sistema marittimo	16
3.	I territori del mare: approfondimento sulle principali dinamiche regionali	19
3.1.	L'intensità marittima regionale	19
3.1.1.	Le aree di punta	19
3.1.2.	I sistemi intermedi a valenza settoriale	21
3.1.3.	I territori di retroguardia attiva	25

# 1. VISIONE D'INSIEME DEL CLUSTER MARITTIMO NAZIONALE

## 1.1. Riposizionamento dinamico

Riposizionamento è, forse, la parola che meglio descrive il processo in atto nel *cluster* marittimo nazionale, ampiamente colpito dalla recente fase di crisi, ma capace di riorganizzarsi su basi parzialmente nuove e in grado di limitare la perdita di terreno subita in termini di competitività. L'analisi dei dati più recenti a disposizione non spinge a toni di entusiasmo ma conferma, tuttavia, la forza intrinseca di questo sistema con un peso ancora rilevante nell'economia nazionale.

L'Italia mantiene ancora il 1° posto in Europa per importazioni via mare, con 185,4 milioni di tonnellate di merci, e al 3° per esportazioni, con 47 milioni – a poca distanza da Germania e Olanda. Nel traffico passeggeri, l'Italia è al primo posto con 6,7 milioni di persone come base e destinazione delle crociere. Soprattutto, il *cluster* marittimo contribuisce attualmente al 2,6% del Pil nazionale, all'11% alla produzione della branca dei trasporti e utilizza quasi l'1% delle unità di lavoro rilevate nel Paese (**tab. 1.1.**), quota che raggiunge il 2% considerando anche l'impatto a monte e a valle.

**Tab. 1.1. – Principali aggregati economici del *cluster* marittimo italiano (\*), 2004 - 2009**

	2004	% su totale Italia (anno 2004)	2009	% su totale Italia (anno 2009)
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti)	36.518	2,7	39.545	2,6
Costi intermedi e investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti)	11.616	4,4	13.941	4,9
Esportazioni (milioni di euro correnti)	14.088	5	9.718	3,3
Importazioni (milioni di euro correnti)	4.046	1,4	3.193	1,1
Unità di lavoro dirette	164.070	0,7	213.638	0,9
Unità di lavoro totali	394.950**	1,6	476.916	2,0

(\*) Il cluster marittimo comprende le attività industriali di produzione di beni e di servizi e i soggetti istituzionali, oltre alla ricchezza generata dall'indotto turistico della nautica e dalla spesa dei crocieristi sul territorio nazionale

(\*\*) Il dato delle Ula totali del 2004 non comprendeva gli occupati derivanti dalla spesa dei crocieristi

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport

Si stima tuttavia che, a partire dal 2008, il contributo al Pil (quindi l'incidenza percentuale sul totale nazionale) abbia subito una contrazione rispetto a quanto rilevato a metà decennio, effetto di un rapido ridimensionamento, con il palesarsi della crisi internazionale, del volume di

attività dello *shipping*, delle costruzioni di imbarcazioni e delle attività di logistica portuale e dei servizi connessi.

L'individuazione degli elementi di forza e debolezza, oltre che delle minacce ed opportunità che riguardano il *cluster* marittimo, offrono spunti per una riflessione sui *possibili scenari a breve*. Di seguito vengono elencati alcuni di tali elementi, anche alla luce degli eventi più recenti che investono i mercati di riferimento del *cluster* (**tav. 1.1**).

Tav. 1.1. - Forze, debolezze, minacce, opportunità del cluster marittimo italiano

	Forza	Debolezza	Minaccia	Opportunità
Trasporti marittimi/ Armamento	Diffusa presenza di imprese familiari, con una forte tradizione e radicate nel tessuto produttivo nazionale Alto grado di internazionalizzazione Elevata capacità di innovazione dei servizi Alta capacità di investimento	Regole relative a controlli, certificazione, sicurezza troppo rigide con relativo appesantimento dell'attività dell'armatore	Pirateria sempre più presente in alcune aree di mercato Modifica delle regole che assicurano la competitività delle navi italiane ed europee.	Flotta sempre più moderna attraverso cui l'armamento italiano è in grado di offrire un servizio di trasporto efficiente e flessibile e di operare per conto di grandi multinazionali, come le <i>major</i> del petrolio
Servizi di logistica portuale e ausiliari ai trasporti marittimi	Qualità del capitale umano Capacità di investimento delle principali aziende di logistica	Dimensione aziendale mediamente contenuta rispetto ai principali <i>competitor</i> internazionali	Nuovi <i>competitor</i> nei mercati rilevanti Regolamentazione del settore	Diversificazione dell'offerta e dei mercati Integrazione con altri soggetti della <i>supply chain</i> (es. <i>inland terminal</i> )
Porti	Pluralità di porti che corrisponde ad una pluralità di offerta Buona disponibilità di porti polifunzionali	Carenza di visione complessiva che permetta ai porti di operare in una logica di sistema Carenza di fondi pubblici per nuovi investimenti Basso livello di connessione con altre nodi come gli interporti	Eccessiva complessità delle norme che regolano la pianificazione delle opere di intervento sui porti	Incremento dei volumi di traffico dall'Asia Orientale verso il Nord Europa
Cantieristica	Capacità di innovazione Catena della subfornitura altamente qualificata e efficiente Settore in grado di svolgere una funzione di integratore di prodotti realizzati da imprese terze	Limitate dimensione degli impianti italiani se messi a confronto con quelli dei principali <i>competitor</i> internazionali Minore competitività dei sistemi di supporto all' <i>export</i>	<i>New comer</i> dell'Estremo Oriente Recente instabilità nel Mediterraneo che minaccia il mercato delle crociere	Possibilità di nuovi ambiti di lavoro della cantieristica connessi con: energie rinnovabili, <i>Oil &amp; gas</i> , mercati emergenti, tecnologie <i>green</i>
Nautica	Alta qualità del prodotto italiano	Piccole dimensioni delle imprese	Perdita di manodopera qualificata a causa della crisi Acquisizione di imprese italiane da parte di capitale straniero Regole di altri paesi che impongono meno controlli e regole meno stringenti rispetto all'Italia	I Paesi emergenti sono sempre più nuovi mercati dove collocare il prodotto italiano
Pesca	Elevata qualità del prodotto pescato e commercializzato Attenzione crescente alle norme in materia di tutela ambientale e del consumatore	Ridimensionamento del fatturato del settore nel recente periodo di crisi Livello contenuto della produttività del fattore lavoro	Pirateria Calo dei consumi delle famiglie Prodotti provenienti da Paesi emergenti con minori controlli sul prodotto	Miglioramento del processo di cattura e di trattamento del prodotto derivante dalle tecnologie disponibili

Fonte: Censis-Federazione del Mare, 2011

## 1.2. Punti cardine per una *policy* settoriale e di sistema

La mappa dei punti di debolezza e, soprattutto, degli elementi di forza, consente di allargare lo sguardo, andando oltre lo scenario di crisi. La sfida dei prossimi mesi sembra pertanto consistere nella valorizzazione di alcune *variabili-chiave*:

- *mantenimento della normativa europea e nazionale a tutela della competitività internazionale* della bandiera marittima italiana;
- *ampliamento della base finanziaria*, anche attraverso innovazioni normative che consentano la diversificazione dell'approvvigionamento ed una concessione del credito bancario fondata su criteri meno stringenti rispetto a ciò che si è verificato negli ultimi due anni;
- *investimenti in tecnologia* come *driver* della differenziazione dei prodotti e dei servizi offerti rispetto ai principali competitori internazionali;
- l'elaborazione di *un piano organico, fattibile e con finanziamenti certi di interventi sulle infrastrutture materiali* e di collegamento terra-mare, che consenta ai nodi logistici (porti e interporti) di migliorare il livello di efficienza del *cluster* marittimo;
- *tutela e riqualificazione della forza lavoro*, in parte ridimensionata dai recenti fenomeni di crisi;
- *intensificazione delle strategie di internazionalizzazione*, soprattutto attraverso operazioni di fusione e acquisizioni e *joint-venture* che consentano il presidio di nicchie di mercati stranieri, nonché attraverso strumenti finanziari *ad hoc*, come l'assicurazione sui crediti all'estero;
- *semplificazione e chiarimento definitivo delle modalità di applicazione di alcune norme* che incidono sull'operatività dei diversi soggetti attivi nell'ambito del *cluster* marittimo: ad esempio, pur mantenendo saldo il principio di sicurezza sulle navi, le procedure di verifica e controllo da parte degli organi pubblici preposti a tali funzioni andrebbero semplificate e rese più efficaci; occorrerebbe chiarire il campo di applicabilità di alcune norme in materia fiscale che riguardano le concessioni demaniali gestite dai porti; sarebbero necessari chiari provvedimenti legislativi in materia di reintegro dei fondi per la manutenzione dei porti e la realizzazione della piena autonomia finanziaria delle Autorità portuali; da chiarire l'applicazione delle norme fiscali che regolano il noleggio delle navi da diporto, insieme al necessario allineamento delle normativa doganale a quella dei paesi concorrenti, segnatamente la Francia; sono ancora tutte da delineare le procedure amministrative per il rilascio e il rinnovo delle concessioni

demaniali per porti e approdi turistici, dopo la devoluzione alla competenza regionale.



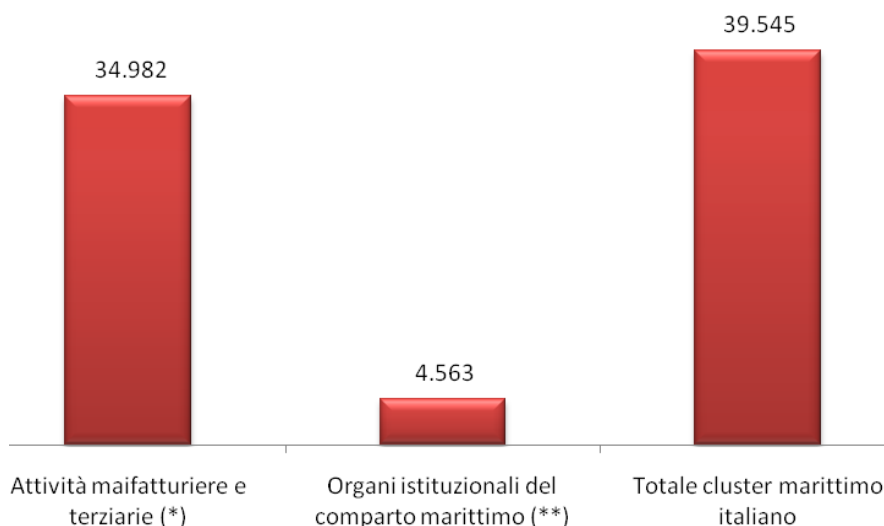


## 2. STRUTTURA E COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

### 2.1. Il valore generato dal cluster marittimo italiano

Il Pil generato dal sistema marittimo nazionale, comprensivo sia della componente industriale manifatturiera e terziaria che di quella istituzionale (Marina Militare, Capitanerie di porto, Autorità portuali e sistema previdenziale-assicurativo dei marittimi) ammonta attualmente a 39,5 miliardi di euro, pari al 2,6% del totale nazionale a prezzi correnti (**fig. 1.1**). Il contributo maggiore è dato, come sempre, dai comparti manifatturieri e terziari, con un Pil pari quasi a 35 miliardi di euro, su cui agiscono effetti moltiplicativi considerevoli, determinati dalla spesa dei diportisti e dei crocieristi.

**Fig. 1.1. - Pil del cluster marittimo italiano (valori in milioni di euro correnti), 2009**



(\*) Comprende i seguenti comparti: trasporti marittimi (inclusa la spesa dei crocieristi), attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale, cantieristica delle imbarcazioni da diporto (comprensivo della spesa dei diportisti), pesca

(\*\*) Comprende: la Marina Militare, le Capitanerie di porto, le Autorità portuali, e l'Ipsema (oggi Inail)

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Al netto degli effetti generati dalla spesa dei turisti, il *cluster* marittimo ha registrato nel 2009 un contributo al Pil apprezzabile, pari quasi a 33,5 miliardi di euro (il 2,2% del totale nazionale), di cui 29,1 miliardi di euro

attribuibili alla componente rappresentata dai trasporti marittimi, dalla cantieristica navale, dalla nautica da diporto, dalla pesca e dalle attività di logistica e servizi portuali (la parte restante, 4,5 miliardi di euro è generata dalle così dette attività istituzionali).

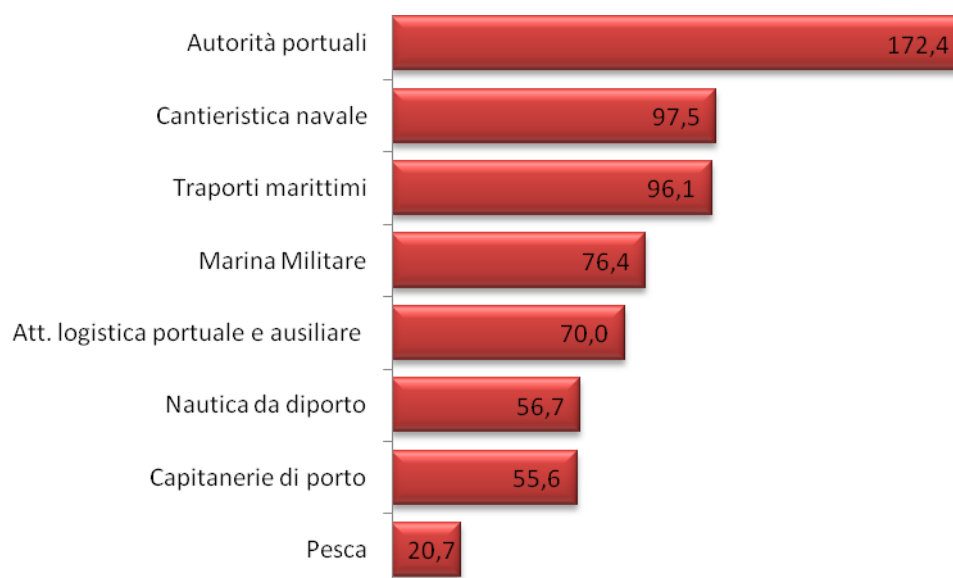
Resta rilevante anche l'aspetto occupazionale, registrandosi oltre 213.000 unità di lavoro dirette. I comparti a maggiore intensità di lavoro sono quelli della pesca, quello dei trasporti marittimi, la Marina Militare ed il sistema delle attività portuali (**fig. 1.2**).

**Fig. 1.2. - Occupati diretti nei comparti del cluster marittimo italiano, 2009**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

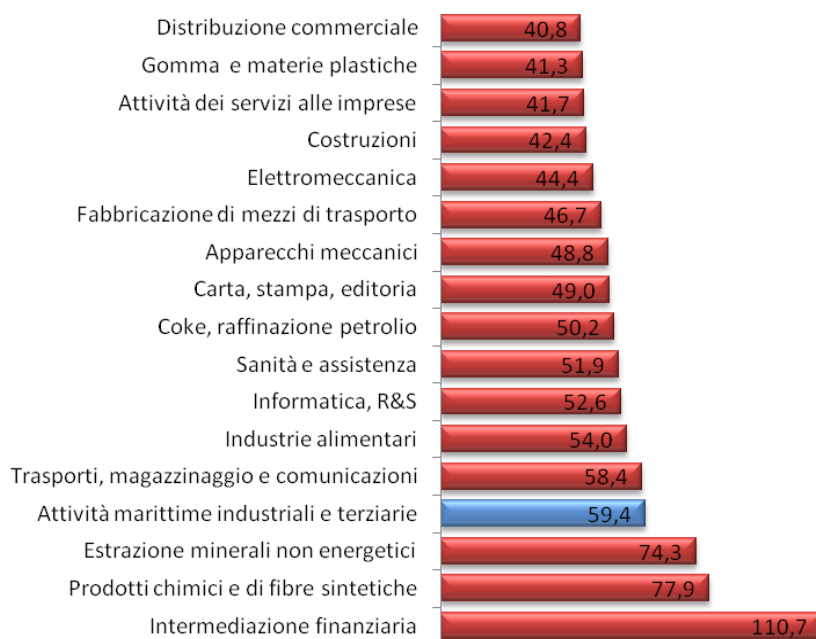
Sussistono, tuttavia, differenze sostanziali in termini di produttività. Se si guarda al valore aggiunto per occupato diretto, le Autorità portuali si collocano al primo posto, seguite dalla cantieristica navale e dai trasporti marittimi, mentre su livelli decisamente più contenuti si collocano gli altri segmenti del cluster marittimo (**fig. 1.3**). Peraltro, occorre sottolineare che nel corso degli ultimi anni, a causa della crisi generalizzata, la produttività si è ridimensionata in tutte le componenti del sistema marittimo, essendo diminuiti i livelli occupazionali, ma anche la capacità di generare valore aggiunto.

**Fig. 1.3. - Valore aggiunto per unità di lavoro diretta (migl. euro correnti), 2009**

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Una misura significativa del *posizionamento competitivo* assunto attualmente dal *cluster* marittimo nazionale può essere rappresentata dal valore aggiunto per unità di lavoro. Da questo punto di vista, le attività marittime industriali e di servizi registrano 59.410 euro annui per occupato (**fig. 1.4.**), al di sotto di comparti come quello dell'intermediazione finanziaria, della chimica e dell'estrazione di prodotti energetici, ma più di comparti del *made in Italy*, come l'alimentare, il tessile-abbigliamento, gli apparecchi meccanici ed anche più di ambiti *technology intensive* come quello dell'informatica e della ricerca e sviluppo.

I dati disponibili appaiono confortanti e se da un lato sembra evidente che la recessione dell'ultimo periodo ha lasciato il segno, ponendo soprattutto un problema di recupero dei livelli occupazionali e di quote di mercato, il comparto marittimo può contare ancora su *asset*, materiali ed immateriali, importanti che gli derivano dal *diffuso sistema di competenze* disponibili, dagli elevati livelli di specializzazione, dall'apertura ai mercati esteri capace di spingere il sistema marittimo verso la ripresa.

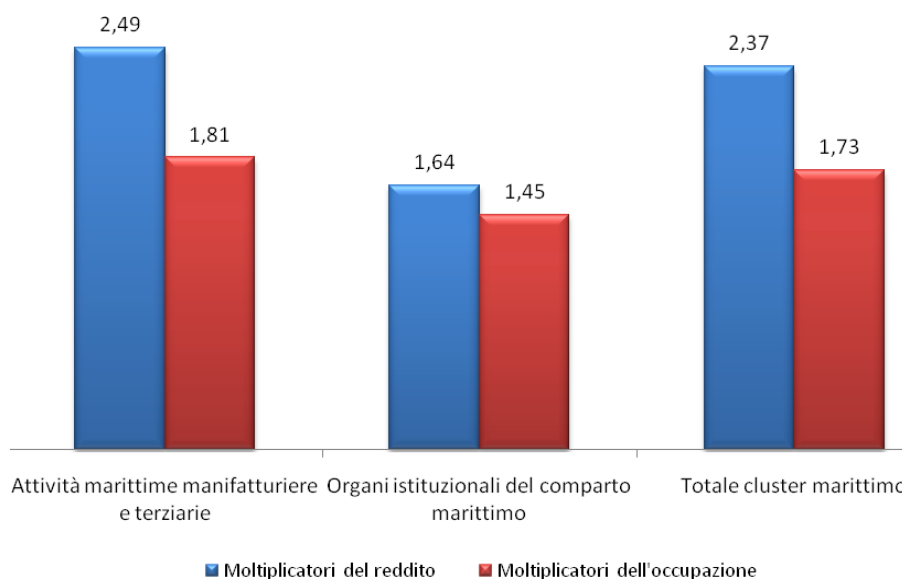
**Fig. 1.4. Valore aggiunto per unità di lavoro diretta (mgl. euro correnti), 2009**

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Le reti di movimentazione generano effetti moltiplicativi che per il *cluster* marittimo hanno sempre assunto un aspetto rilevante. Così, dunque, i dati disponibili riportano per il 2009 un moltiplicatore del reddito pari a 2,37 e per l'occupazione un moltiplicatore pari a 1,73 (**fig. 1.5**): 100 euro spesi nell'ambito del *cluster* marittimo (ad es. per investimenti o approvvigionamenti), sono in grado di attivare 237 euro di reddito complessivo nel sistema economico nazionale; parallelamente 100 nuove unità di lavoro operanti nel *cluster* marittimo, attivano 173 unità di lavoro nell'economia nazionale.

I moltiplicatori risultano, inoltre, più elevati nell'ambito delle attività marittime industriali e terziarie rispetto a ciò che si registra tra i soggetti istituzionali, data la diversa natura, la differente organizzazione ed i diversi obiettivi che perseguono le componenti del *cluster*.

**Fig. 1.5. - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione del *cluster* marittimo italiano, 2009**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

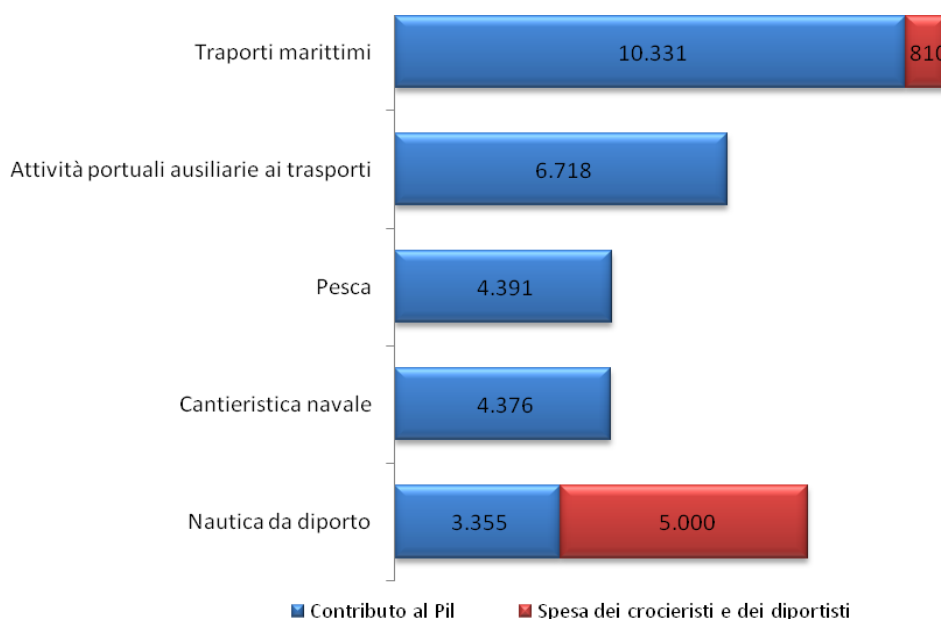
## 2.2. Le attività marittime industriali manifatturiere e terziarie: posizionamento e prospettive

### 2.2.1. Lo scenario produttivo ed occupazionale

Il peso economico assunto dalla componente di mercato del *cluster* marittimo resta ancora consistente, nonostante il ridimensionamento degli ultimi anni di crisi. Il contributo al Pil, calcolato per il 2009 ammonta a 29,1 miliardi di euro. Se si aggiunge a tale valore quello della spesa, sul territorio nazionale, dei turisti in crociera e del turismo legato alla nautica da diporto si raggiungono 34,9 miliardi di euro, pari al 2,3% del Pil nazionale.

In termini di contributo al Pil, il comparto dei trasporti marittimi si colloca, ancora una volta al primo posto, con 10,3 miliardi di euro, ad una consistente distanza dagli altri comparti del *cluster*, che in ordine sono: le attività marittime di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti (6,7 miliardi di euro di contributo), la pesca (4,4 miliardi di euro), la cantieristica navale (4,3 miliardi di euro) e la nautica da diporto (3,3 miliardi) (**fig. 2.1**).

**Fig. 2.1 - Contributo al Pil delle attività marittime manifatturiere e terziarie (milioni di euro correnti), 2009**

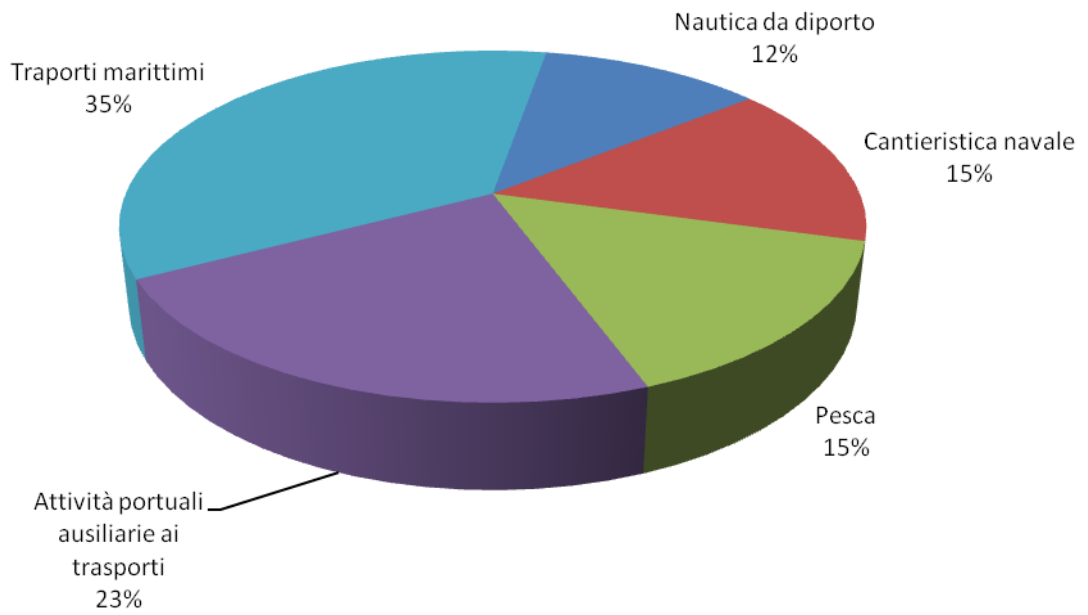


Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Ipsema (oggi Inail), Assoporti, Federpesca, Marina Militare, Capitanerie di porto

Detto in altri termini, più di un terzo del valore prodotto dalle attività marittime industriali e terziarie provengono dal comparto dei trasporti, mentre le attività portuali e ausiliarie ai trasporti pesano per poco meno di un quarto del totale del contributo al Pil e le restanti per quote più contenute. E' bene rilevare, tuttavia, che la pesca, da sempre considerata come la componente più debole, genera il 15% del Pil delle attività marittime di mercato (**fig. 2.2**), al pari, in sostanza, della cantieristica navale.

La capacità di generare occupazione è un secondo parametro rilevante per inquadrare nel complesso questa parte del *cluster* marittimo. La componente con il più alto numero di unità di lavoro dirette è la pesca, con più di 59.000 addetti (si considera qui non solo la pesca marittima, ma anche le attività di allevamento in acqua dolce e la piscicoltura) (**tab. 2.1**), seguita dai trasporti marittimi (con più di 35.300 unità di lavoro a bordo e altre 7.100 a terra), dalle attività ausiliarie e di logistica portuale (31.874 unità), e poi dalla nautica da diporto (22.300 unità) e dalla cantieristica navale (11.800 unità).

**Fig. 2.2 - Distribuzione % del contributo al Pil dei comparti marittimi industriali manifatturieri e terziari, 2009**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca

**Tab. 2.1 – Unità di lavoro delle attività marittime manifatturiere e terziarie, 2009**

	Unità di lavoro dirette	Unità di lavoro a monte e a valle	Totale unità di lavoro
Trasporti marittimi	42.490	35.912	78.402
Trasporti marittimi ( <i>inclusa la spesa dei turisti in crociera</i> )	42.490	110.162	152.652
Attività portuali ausiliarie ai trasporti marittimi	31.874	32.148	64.022
Nautica da diporto	22.300	14.893	37.193
Nautica da diporto ( <i>inclusa la spesa dei diportisti</i> )	22.300	120.687	142.987
Cantieristica navale	11.800	19.199	30.999
Pesca	59.098	27.158	86.256
<b>Totale attività manifatturiere e terziarie (senza spesa dei turisti)</b>	<b>167.562</b>	<b>129.310</b>	<b>296.872</b>
<b>Totale attività manifatturiere e terziarie (con spesa dei turisti)</b>	<b>167.562</b>	<b>309.354</b>	<b>476.916</b>

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Ipsema (oggi Inail), Assoport, Federpesca

E' bene sottolineare che gli occupati diretti rappresentano quasi l'1% degli occupati totali in Italia, mentre se si considerano anche le unità di lavoro a monte e a valle, l'incidenza sul totale dell'occupazione è del 2%.

### 2.2.2. I moltiplicatori del reddito e dell'occupazione

Un confronto tra i dati del 2004 (riportati nel III Rapporto sull'economia del mare) e quelli del 2009, qui utilizzati, mettono in evidenza per le attività marittime di mercato (attività manifatturiere e terziarie) il rafforzamento del moltiplicatore del reddito ed un indebolimento di quello occupazionale, effetto, quest'ultimo, generato dal repentino ridimensionamento della forza lavoro a partire dal 2008. Questa parte del *cluster*, dunque, registra attualmente:

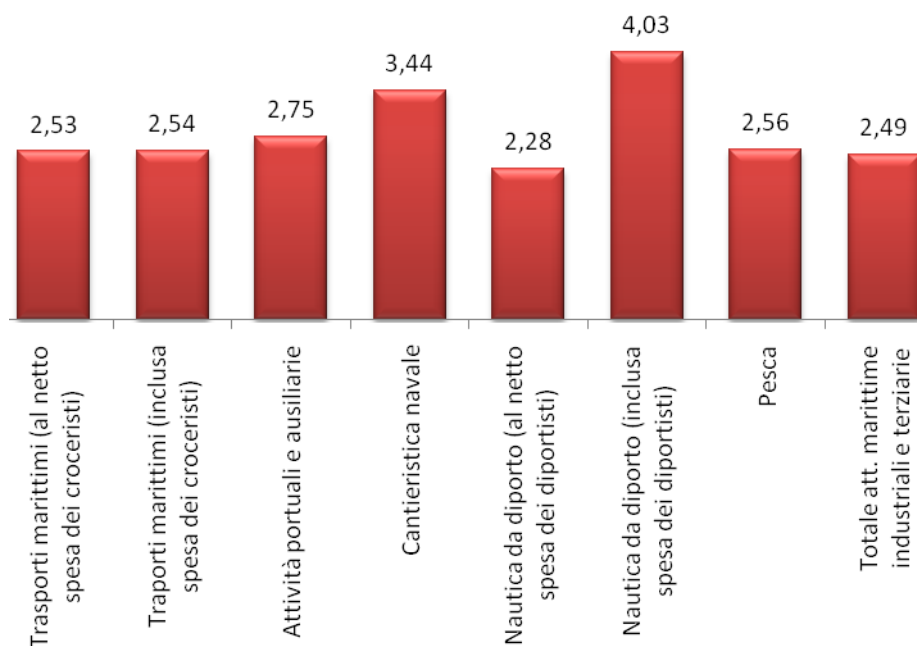
- un *moltiplicatore del reddito pari a 2,49*; ciò significa che 100 euro di domanda di beni o servizi marittimi, o di spesa per investimenti o di esportazioni da parte dei comparti qui considerati, attivano 249 euro di spesa in tutto il sistema economico;
- un *moltiplicatore dell'occupazione, pari a 1,81*, il che significa che 100 nuovi occupati nel sistema marittimo qui considerato, generano in media 181 occupati nel sistema economico generale.

Al netto degli effetti di crescita del Pil indotti dalla spesa del turismo (crociere e nautica da diporto), il moltiplicatore del reddito e dell'occupazione più elevati sono registrati dalla cantieristica navale (3,44 il primo e 2,63 il secondo) (**figg. 2.3 – 2.4**), seguiti dalle attività di logistica



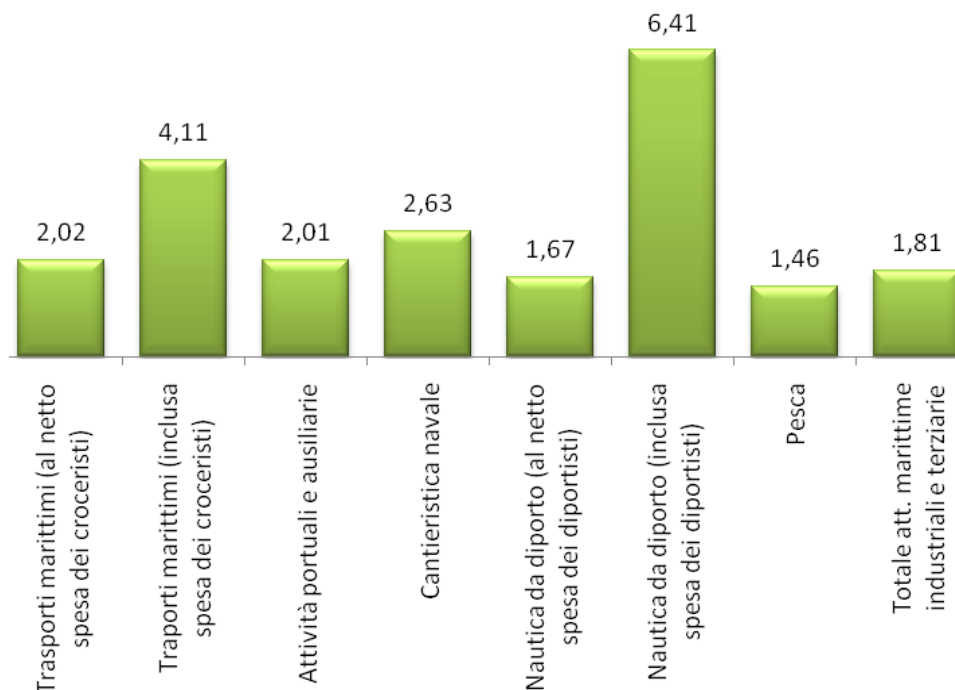
portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi, dai trasporti marittimi e dalla pesca. Quest'ultima registra un moltiplicatore del reddito leggermente superiore all'armamento grazie ad un forte impatto a valle, con la catena distributiva, che compensa il debole impatto a monte. Il moltiplicatore occupazionale del settore della pesca, rimane invece piuttosto contenuto.

**Fig. 2.3 - Moltiplicatori della produzione delle attività marittime manifatturiere e terziarie**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Assoport, Federpesca

**Fig. 2.4 - Moltiplicatori dell'occupazione delle attività marittime manifatturiere e terziarie**



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Confitarma, Assonave, Ucina, ONN-Osservatorio Nautico Nazionale, Assoport, Federpesca

I dati a disposizione spingono ad alcune considerazioni generali:

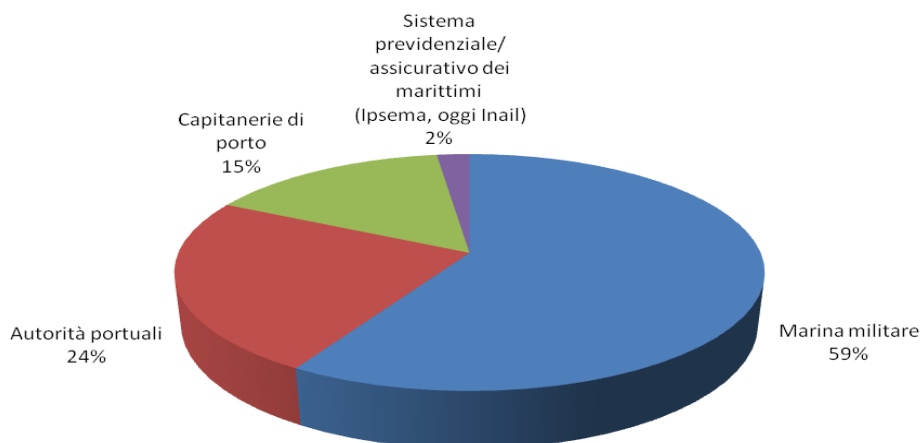
- il così detto *effetto reddito*, ovvero la capacità del *cluster* marittimo di accrescere la propria *spinta propulsiva* nel contesto economico nazionale, grazie a consumi crescenti, investimenti in aumento e capacità di esportazione, continua a seguire un *trend* dinamico, ovvero esso aumenta negli anni;
- l'effetto moltiplicativo occupazionale si attesta su valori rilevanti, se si tiene conto che un'unità di lavoro del *cluster* ne attiva quasi due nel sistema produttivo. Tuttavia, tale effetto – come detto in precedenza – è più debole di quello moltiplicativo del reddito, il che ripropone il problema, oggi più attuale che in passato, della salvaguardia di alcuni ambiti occupazionali;
- la componente manifatturiera del *cluster*, in particolare la cantieristica, registra dei moltiplicatori elevati. Negli ultimi anni si è spesso parlato di un declino crescente dell'industria italiana e dell'incapacità, nel lungo periodo, di competere in mercati sempre più ampi. I dati disponibili sembrano, per molti versi, provare la tesi contraria, o comunque mitigano consistentemente il concetto di indebolimento di gran parte del manifatturiero;

- anche la componente terziaria del *cluster* marittimo, ovvero le attività di trasporto ed i servizi logistici portuali, presentano moltiplicatori elevati, il che permette ancora una volta di sottolineare l'importanza di tale componente e l'interessante livello di integrazione tra industria e servizi che il *cluster* manifesta, indicando in tale *mix* un fattore di crescita su cui puntare sempre di più.

### 2.3. Soggetti e organi istituzionali del sistema marittimo

Le quattro componenti istituzionali, rappresentate dalla Marina Militare italiana, dalle Capitanerie di porto, dalle 24 Autorità portuali e dal sistema assicurativo per gli infortuni sul lavoro dei marittimi, l'ex-Ipsema, dalla seconda metà del 2010 confluita nell'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro Infortuni sul Lavoro, generano un contributo al Pil di 4,5 miliardi di euro, l'11% del *cluster* marittimo complessivamente inteso (incluso gli effetti generati dai flussi turistici). La parte più consistente di quello che potrebbe essere definito come il valore della produzione è determinato dalla Marina Militare, che genera infatti il 59% dei 4,5 miliardi sopra richiamati, mentre le Capitanerie di porto incidono per il 15%, le Autorità portuali per il 24% ed il sistema assicurativo dei marittimi per il 2%. (**fig. 2.5**).

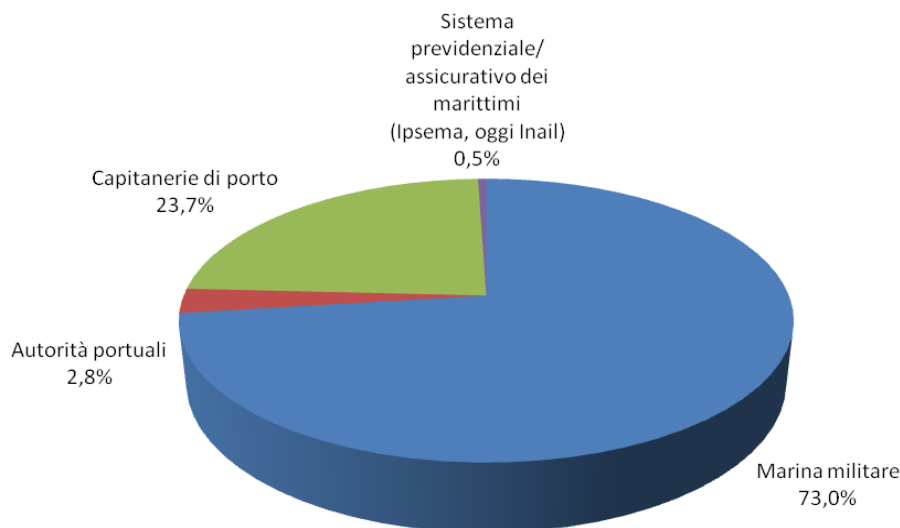
**Fig. 2.5 - Distribuzione % del valore della produzione dei soggetti istituzionale del cluster marittimo, 2009**



Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Capitanerie di porto, Assoporti, Ipsema (oggi Inail)

Egualemente le unità di lavoro dei quattro ambiti istituzionali qui presi in considerazione, pari a 46.076, vendono una netta prevalenza della Marina Militare, che genera infatti il 73% della unità di lavoro dirette, seguito dalle Capitanerie di porto (**fig. 2.6**).

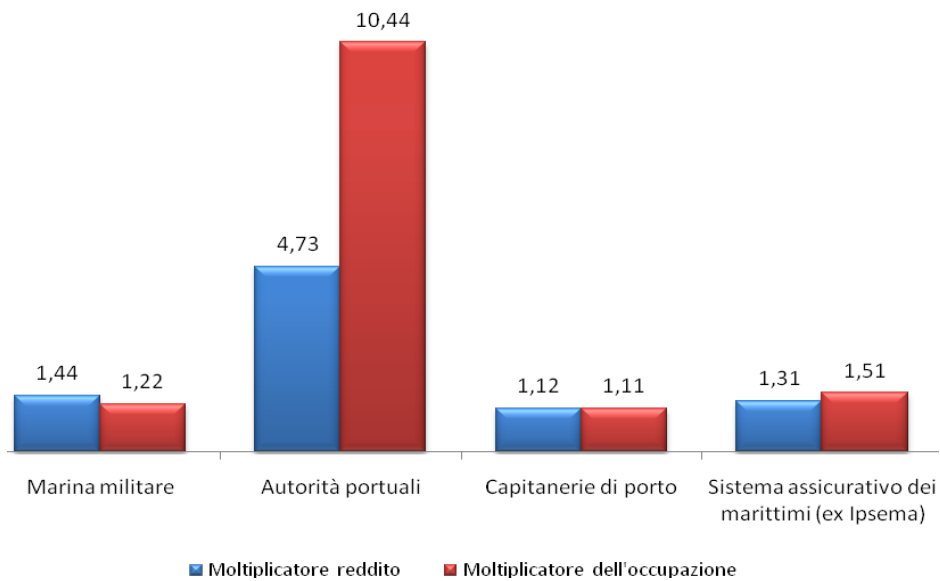
**Fig. 2.6 - Distribuzione % delle unità di lavoro dirette dei soggetti istituzionale del cluster marittimo, 2009**



Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Capitanerie di porto, Assoporti, Ipsema (oggi Inail)

Pur essendo strutture che esercitano essenzialmente un servizio di utilità e di rilevanza pubblica, sottostando a dei meccanismi economici differenti da quelli delle imprese che operano in concorrenza, i comparti istituzionali del *cluster* attivano interessanti processi moltiplicativi in quanto essi generano servizi utilizzati da altri operatori del mercato e sostengono i livelli occupazionali. Così dunque le Autorità portuali, per le caratteristiche intrinseche, presentano un moltiplicatore della produzione superiore a 4 e dell'occupazione superiore a 10: ciò dà l'idea delle connessioni che tali strutture hanno con il resto del sistema economico. Su valori più contenuti, ma non molto lontani da quelli registrati dalle attività marittime industriali e terziarie, si collocano le altre componenti istituzionali qui considerate (**fig. 2.7**)

**Fig. 2.7 - Moltiplicatori del reddito e dell'occupazione dei settori istituzionali del cluster marittimo, 2009**



Fonte: elaborazione Censis su dati Marina Militare Italiana, Capitanerie di porto, Assoport, Ipsema (oggi Inail)

Rispetto ai dati del 2004, riportati nel III Rapporto sull'economia del mare, il contributo al Pil dei soggetti istituzionali legati al *cluster* marittimo, non è mutato in modo sostanziale, attestandosi a 4,5 miliardi di euro.

### 3. I TERRITORI DEL MARE: APPROFONDIMENTO SULLE PRINCIPALI DINAMICHE REGIONALI

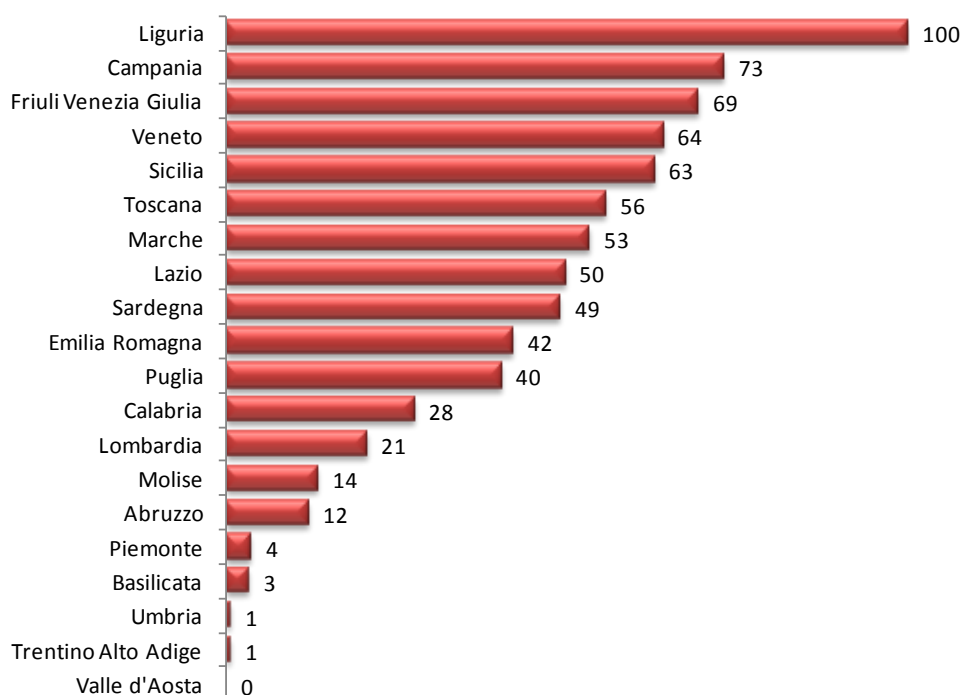
#### 3.1. L'intensità marittima regionale

In Italia, l'economia del mare si declina a livello territoriale in una molteplicità di forme e specificità, assumendo, in ogni regione, caratteristiche proprie. In un contesto nazionale che sotto il profilo dell'attività produttiva appare fortemente articolato e composito, sono almeno 13 le realtà nelle quali le differenti attività marittime apportano un contributo rilevante in termini di occupazione e sviluppo economico.

A partire da una pluralità di variabili afferenti a 5 ambiti appena citati, ossia a 5 comparti che maggiormente contribuiscono alla formazione del valore legato alle attività marittime, è stato elaborato un *indice in grado di esprimere in forma sintetica l'intensità con cui tale settore si caratterizza nelle singole regioni del Paese*. Nell'appendice del presente capitolo sono elencate le variabili statistiche considerate per elaborare gli indicatori sintetici. In particolare, avvalendosi della tecnica di statistica multivariata dell'ACP (Analisi delle componenti principali) è stato possibile elaborare un *ranking* che, oltre a fornire una classifica indicativa del posizionamento delle 20 regioni, è in grado di esprimere la loro differente vocazione ad essere *territori del mare*, consentendo di declinare l'intensità relativa del contributo che apportano a livello nazionale, in una scala di valori compresa tra un massimo di 100 e un minimo di 0 (**fig. 3.1**).

##### 3.1.1. Le aree di punta

Il primo posto è indiscutibilmente detenuto dalla Liguria. Nell'arco costiero dell'Alto Tirreno le attività legate all'economia marittima si concentrano, infatti, con la maggiore intensità e la più vasta rappresentatività.

**Fig. 3.1 - Indice sintetico di intensità delle attività marittime, per regione**

Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

La Liguria eccelle in quasi tutti gli ambiti presi in considerazione: è la principale regione del Paese in termini di portualità e di diporto ed occupa, comunque, la seconda posizione sia con riferimento alla cantieristica navale (alle spalle del Friuli-Venezia Giulia) che alla flotta armatoriale (dietro la Campania). Soltanto nella pesca ha un'importanza piuttosto modesta, attestandosi al nono posto su 20 regioni.

Alle sue spalle, con un indice sintetico che acquisisce rispettivamente i valori di 73 e di 69, si collocano altre due regioni di punta nello scenario complessivo dell'economia del mare, la Campania ed il Friuli-Venezia Giulia:

- la *forza della Campania risiede innanzitutto nella componente armatoriale*, data la presenza nella regione di 115 imprese armatoriali su 471 complessivamente presenti (incluse le aziende di minori dimensioni) nel Paese. Appartiene ad armatori campani il 34,2% delle navi e ben il 45,7% delle tonnellate di stazza lorda. La regione occupa una posizione di rilievo anche nel comparto della portualità, dov'è in terza posizione grazie alla presenza dei due porti di Napoli e Salerno, entrambi ben posizionati sia nel segmento del trasporto di merci che di passeggeri;

- il Friuli-Venezia Giulia è invece la regione con uno dei più elevati gradi di specializzazione per ciò che concerne la cantieristica. In particolare, negli stabilimenti friulani si concentra il 21,4% degli addetti che lavorano nel comparto a livello nazionale, mentre il valore delle esportazioni navali – pari a una media di 900 milioni di euro – è il più elevato d'Italia, arrivando ad incidere per il 21,2% sul totale delle esportazioni di navi e imbarcazioni nonché per il 7,5% sulle esportazioni complessive della regione.

### 3.1.2. I sistemi intermedi a valenza settoriale

Fuori dal podio, ma pur sempre in una fascia *ad alta intensità*, Veneto e Sicilia sono affiancate in quarta e quinta posizione, con un indice pari rispettivamente a 64 e a 63. Pur molto distanti tra loro sia geograficamente che per caratteristiche, le due regioni esprimono un posizionamento sostanzialmente analogo con riferimento a quasi tutti gli indicatori considerati:

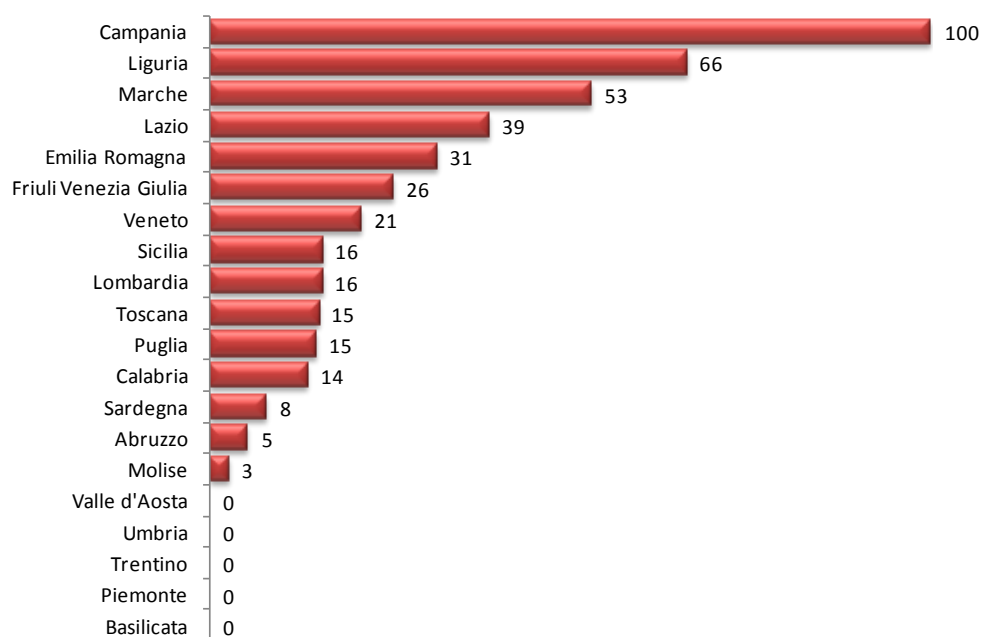
- innanzitutto, si trovano ai primi due posti per quanto riguarda il comparto della pesca, ma si distinguono per essere molto diverse tra loro. Il Veneto è caratterizzato dalla presenza di un numero molto elevato di imprese – ben il 25,7% del totale nazionale – ma da un'incidenza occupazionale decisamente più modesta (con un pur significativo 13,8%), mentre la pesca siciliana è un comparto a più elevata intensità di lavoro. Nell'isola, si concentra il 16,3% delle imprese del Paese, generando il 21,1% dell'occupazione complessiva nazionale relativa al comparto;
- se il sistema della pesca rappresenta la principale vocazione marittima di Veneto e Sicilia, le due regioni occupano posizioni di rilievo anche nel comparto della portualità, dove sono rispettivamente seconda e quarta. La portualità veneta ha beneficiato di una forte crescita del trasporto merci negli anni più recenti, che si affianca ad una movimentazione di notevole valore nella componente di traffico passeggeri, dato che la regione si configura quale una delle principali mete del trasporto crocieristico in Italia. La portualità siciliana, invece, detiene la quota più rilevante del traffico passeggeri (benché in contrazione) ed è la seconda – alle spalle della Liguria – per quantità di merci trasportate..

Se le 5 regioni appena citate si configurano indubbiamente all'interno di una *fascia alta* dell'economia marittima su base territoriale, ve ne sono altre 6 che – pur senza raggiungere i livelli d'eccellenza delle precedenti – possono essere a pieno titolo considerate parte integrante di un sistema che vede nelle attività marittime un tassello d'indiscusso valore. Ci si riferisce, nello specifico, alla Toscana, alle Marche e al Lazio; alla Sardegna, all'Emilia Romagna e alla Puglia. Per esempio (**figg. 3.2 – 3.6**):

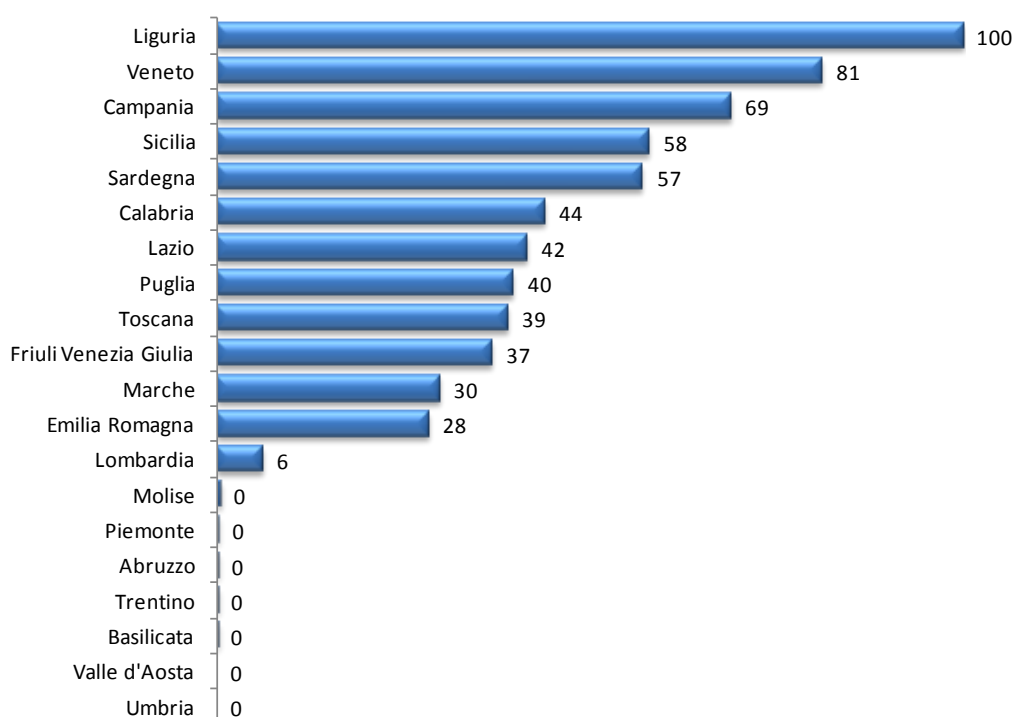
- Puglia e Marche sono rispettivamente terza e quarta con riferimento alla pesca;



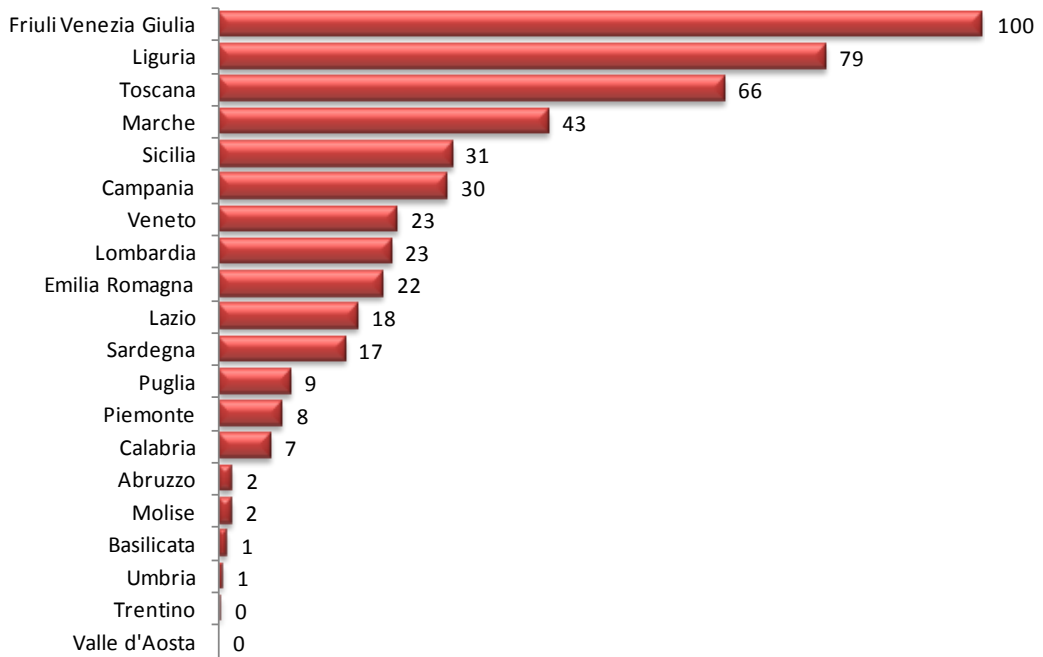
- Toscana e Lazio sono seconda e terza nell'ambito del diporto;
- in Toscana e nelle Marche la cantieristica si posiziona immediatamente alle spalle di Friuli-Venezia Giulia e Liguria;
- con riferimento alla flotta armatoriale, Marche, Lazio ed Emilia Romagna si collocano tra la terza e la quinta posizione;
- quinta è la portualità sarda, alle spalle delle 4 principali regioni portuali del Paese.

**Fig. 3.2 - Indice sintetico con riferimento alla flotta armatoriale, per regione**

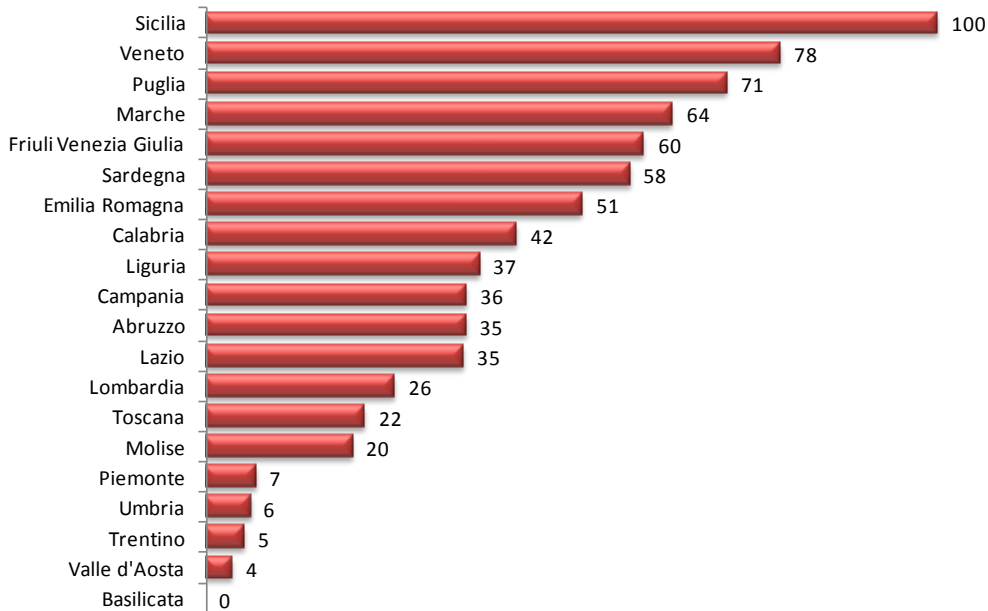
Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

**Fig. 3.3 - Indice sintetico con riferimento a portualità e trasporti marittimi, per regione**

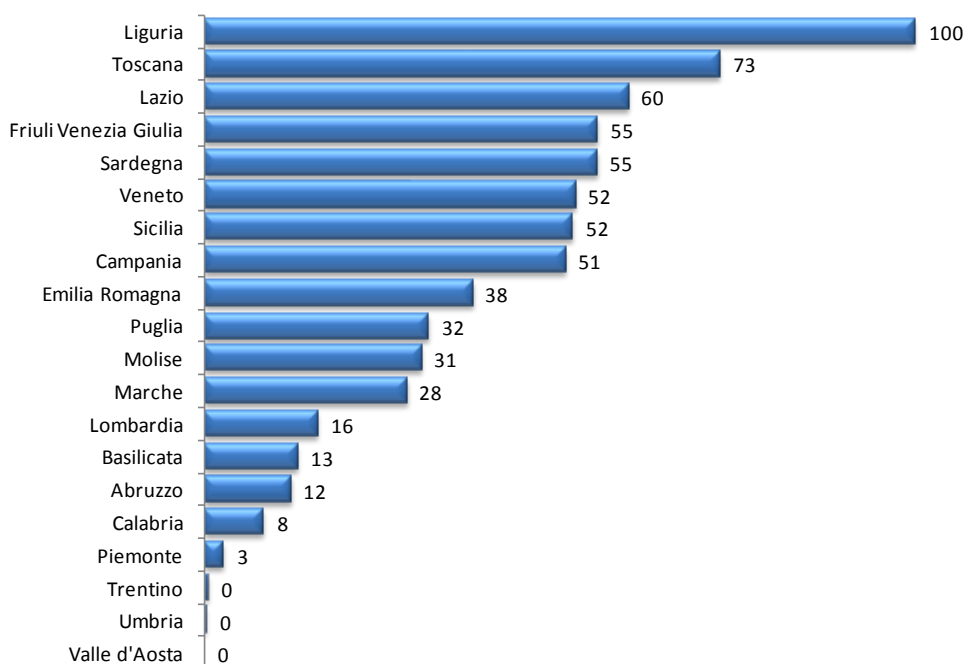
Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

**Fig. 3.4 - Indice sintetico con riferimento alla cantieristica, per regione**

Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

**Fig. 3.5 - Indice sintetico con riferimento alla pesca, per regione**

Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

**Fig. 3.6 - Indice sintetico con riferimento al diporto, per regione**

Fonte: Coeweb-Istat, Telemaco Infocamere, Ucina, Ministero dei Trasporti, Assoporti, Confitarma

### 3.1.3. I territori di retroguardia attiva

Vi sono altre due regioni che, sia pur con un indice sintetico fermo a livelli decisamente più bassi rispetto a quelli delle regioni finora citate, meritano di entrare a far parte della categoria di regioni in cui le attività marittime sono svolte con un'intensità degna di nota. Ci si riferisce alla Calabria e alla Lombardia:

- la Calabria raggiunge la parte alta della classifica soltanto con riferimento alla pesca (dove si situa in ottava posizione) e soprattutto alla portualità (sesta). La regione è infatti sede del porto di Gioia Tauro, attualmente il più importante *hub* di *transshipment* del Mediterraneo. Il 30% dei *container* movimentati in Italia passa dal nodo calabrese e costituisce la quasi totalità del traffico portuale della regione;
- la Lombardia assume una significativa importanza soprattutto con riferimento alla cantieristica, specialmente per quanto riguarda la realizzazione di imbarcazioni da diporto. In questa nicchia di mercato la regione si colloca al terzo posto nella produzione nazionale. Per esempio, con riferimento ai livelli occupazionali, sono 2.200 gli addetti delle imprese lombarde impegnate nella costruzione di imbarcazioni da diporto: il 12,7% del totale, con una quota inferiore soltanto rispetto a quella di Toscana ed Emilia Romagna.